

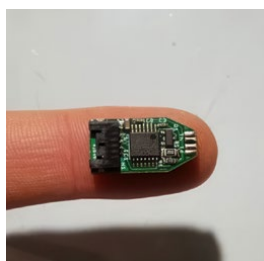


В Дубае сделан первый шаг к коммерческой эксплуатации eVTOL: Управление дорог и транспорта (RTA) и компания Skyports Infrastructure завершили строительство первого в мире коммерческого вертипорта рядом с международным аэропортом. Вертолётная площадка готова к приёму eVTOL и станет основным узлом в планируемой сети аэротакси.

Комплекс занимает 3100 кв.м на четырёх этажах и объединяет под одной крышей службы пассажиров и централизованные операции. На территории расположены две зоны взлёта и посадки, а также система быстрой зарядки GEACS от Joby Aviation — первая в своём роде для коммерческих вертипортов. Вертипорт также приспособлен для обычных вертолётов в рамках гибридной нормативной базы, созданной совместно с Главным управлением гражданской авиации (GCAA).

Аналитическая компания Jefferies сообщила, что количество доступных подержанных бизнес-джетов сократилось на 11% по сравнению с прошлым годом (1029 единиц) и на 12% за полгода. За тот же период количество «свежих» самолётов на рынке уменьшилось на 37%, если учитывать модели моложе семи лет. Однако общие запасы и количество свежих самолётов увеличились на 1% и 7% соответственно по сравнению с апрелем.

Запасы тяжёлых самолётов сократились на 26%, что стало основной причиной общего снижения. Подержанные лёгкие бизнес-джеты уменьшились на 8%, средние — на 5%. В результате цены на бизнес-джеты выросли на 4% в годовом исчислении и снизились на 2% по сравнению с апрелем.



Мировой трафик вырос на 4%, а заправка топливом на Ближнем Востоке превысила довоенный уровень

WINGX: в течение 20-й недели (11-17 мая) глобальная активность бизнес-джетов выросла на 4,3% в годовом исчислении, при этом показатель с начала года (1 января - 17 мая) на 4,0% превысил прошлогодний уровень

стр. 20

JetNet прогнозирует влияние чемпионата мира по футболу на отрасль бизнес-авиации

В связи с началом чемпионата мира по футболу FIFA в следующем месяце в городах Северной Америки, деловая авиация ожидает бурного роста активности. Но насколько именно увеличится этот рост, покажет время, учитывая такие факторы, как геополитика и стремительный рост цен на топливо

стр. 22

Мнение эксперта: что операторам необходимо знать о кризисе с авиатопливом этим летом

То, что происходит сейчас на рынке авиатоплива, отличается от всего того, что было ранее, считает Джейсон Миддлтон, генеральный директор американской компании Silver Air Private Jets. Сейчас это не просто вопрос ценообразования, это вопрос предложения

стр. 24

Новая сенсорная система обещает решить проблему обледенения самолётов

Британский Университет Суррея планирует начать испытания системы миниатюрных датчиков, способных обнаруживать образование льда в режиме реального времени, что поможет сократить использование энергоёмких противообледенительных систем

стр. 26

Те, кто не использует ИИ в бизнес-авиации, останутся позади

«Если вы до сих пор не используете ИИ, вы отстаете», - заявил Боб Уоттс, генеральный директор компании Vivites, занимающейся искусственным интеллектом (ИИ) и кибербезопасностью, участникам панельной дискуссии «ИИ в деловой авиации» на ежегодной конференции Ассоциации авиационного бизнеса Флориды, которая проходила на прошлой неделе в Тампе. «Цель состоит в том, чтобы использовать ИИ для повышения эффективности вашей компании. Это фактор, многократно увеличивающий рост и расширение бизнеса».

Вместе с Уоттсом в дискуссии приняли участие соучредитель и генеральный директор X-1FBO Джим Уайли и основатель AvSales Talent Том Лелио.

«Реальный риск заключается в непринятии ИИ, который отлично подходит для сбора и анализа данных», - добавил Уайли. «Что касается ИИ, мы

видим, что страх отстать перевешивает страх перемен». Хотя существуют опасения, что ИИ заменит людей, Уайли сказал, что это не предрешено. «ИИ заменит посредственность, но он также поможет руководителям добиться большего. Этот инструмент позволяет делать больше с тем же штатом сотрудников».

Уоттс посоветовал пользователям ИИ «не гнаться за сиюминутной выгодой». Он предлагает не переходить с одной платформы на другую в поисках чего-то лучшего, а освоить ту, что у вас уже есть. Он также рекомендует настроить параметры для обеспечения конфиденциальности данных: «Кибербезопасность важна – установите границы».

Лелио рассказал участникам, что обучил искусственный интеллект «говорить как я» и использует его для исследования рынка авиатехники.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

World Fuel: поставки Jet-A в США находятся на «критическом уровне»

Поставки авиационного топлива в США находятся на «критическом уровне», заявил на ежегодной конференции Ассоциации авиационного бизнеса Флориды (FABA) в Тампе директор по продажам World Fuel Уэсли Эрл. В настоящее время запасы составляют 45 дней, что значительно ниже нормального диапазона в 105-150 дней, отметил он.

Хотя США являются нетто-экспортером нефти, Эрл сказал, что нефтеперерабатывающие заводы здесь настроены на переработку тяжелой нефти, в основном импортируемой с Ближнего Востока, а не легкой малосернистой сланцевой нефти, добываемой внутри страны. «Для решения проблемы нехватки поставок требуется время», - пояснил он, добавив, что судну, перевозящему нефть, требуется более 50 дней, чтобы добраться из Ближнего

Востока в порт США. Последний крупный танкер с нефтью из Ближнего Востока пришвартовался в Калифорнии в начале этого месяца, и никаких новых прибытий не ожидается из-за закрытия Ормузского пролива после начала войны с Ираном 28 февраля. «Если это продолжится, это повлияет на авиаперевозчиков», - отметил Эрл. «У большинства FBO запасов топлива хватает только на три-пять дней».

По мнению экспертов нефтедобывающей отрасли, переоборудование американских нефтеперерабатывающих заводов для приема легкой малосернистой нефти займет от трёх до пяти лет. Это означает, что переход США на внутренние поставки нефти для смягчения нехватки в ближайшее время нецелесообразен.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Авиационный регулятор Китая создал отдел маловысотной безопасности

Управление гражданской авиации Китая (СААС) создало специальный отдел по безопасности полётов на малых высотах.

Новое подразделение будет заниматься разработкой планов развития маловысотной гражданской авиации, координацией вопросов безопасности и развития отрасли, а также созданием диспетчерских платформ и систем обслуживания полётов.

Низковысотная экономика охватывает экономическую деятельность, связанную с пилотируемыми и беспилотными летательными аппаратами, работа-

ющими, как правило, на высоте до 1000 метров над землей.

В декабре 2024 года Государственный комитет по делам развития и реформ КНР также создал профильный департамент по развитию низковысотной экономики. Его задачи включают разработку стратегических и долгосрочных планов развития сектора, подготовку политических рекомендаций и координацию ключевых вопросов отрасли.

По данным СААС, к 2035 году объем рынка низковысотной экономики Китая может превысить 3,5 трлн юаней (около \$511 млрд).



The image shows a dark-themed graphic for Jetport Interiors. At the top left is the logo, a stylized 'J' inside a circle, followed by the text 'Jetport Interiors'. Below the logo is a white line-art diagram of an aircraft's interior cabin layout, showing rows of seats and overhead storage bins. A white arrow points from the left towards the diagram. At the bottom left, there is a white plus sign in a circle, followed by the text 'Решения, создающие стиль' in a bold, sans-serif font. At the very bottom, the website address 'jetport-interiors.tech' is written in a smaller font.

Jefferies: запасы на вторичном рынке бизнес-джетов сокращаются

Согласно последнему отчёту аналитической компании Jefferies, количество доступных подержанных бизнес-джетов в этом месяце сократилось на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (1029 единиц) и на 12% за последние шесть месяцев.

Ссылаясь на собственные данные и анализ, а также на данные Amstat, компания также отметила, что количество самолётов на вторичном рынке сократилось на 37%, если учитывать только модели, которые были выпущены менее семи лет назад. Однако как общие запасы, так и количество свежих самолётов увеличилось по сравнению с апрелем на 1% и 7% соответственно.



Основной причиной снижения запасов в годовом исчислении стали тяжёлые самолёты, количество которых сократилось на 26%. Количество доступных подержанных лёгких бизнес-джетов снизилось на 8%, а средних – на 5%. В результате цены выросли на 4% в годовом исчислении, хотя и снизились на 2% по сравнению с апрелем.

Если рассматривать только более новые модели, то запасы остаются на исторически низком уровне, составляя 2,1% от общего авиапарка.

В зависимости от модельного ряда производителя, доступность новых моделей Gulfstream сократилась до 35 джетов, что на 43% меньше по сравнению с прошлым годом, в результате сокращения количества на рынке самолётов G650 (девять единиц в мае против 28 годом ранее). Аналогично, доступный парк самолётов Bombardier сократился на 41% до 37 единиц, при этом в продаже стало меньше моделей Global и Learjet.

В линейке Cessna Citation компании Textron Aviation было выставлено на продажу 44 самолёта, что на 40% меньше в годовом исчислении, а количество доступных самолётов Embraer сократилось на 28% до 29 единиц. Запасы Dassault Falcon снизились на 23% до 17 единиц.

Это снижение предложения отмечено в средних запрашиваемых ценах: цены на Citation выросли на 8% в годовом исчислении, а на Falcon – на 7,4%. Цены на модели Gulfstream выросли на 3%, а на самолёты Bombardier увеличились на 1,5%.

FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

ACS расширяется в Германии

Компания Air Charter Service открыла свой новый офис в Штутгарте, на юге Германии, пятый по счёту в стране и 42-й в мире.

Каролина Верф, генеральный директор ACS Germany, прокомментировала открытие: «Штутгарт – важный финансовый центр Германии и четвёртый по величине мегаполис страны. В городе расположены штаб-квартиры нескольких крупных транснациональных корпораций, включая Bosch, Porsche и Mercedes Benz. Для ACS Germany это волнующее событие, поскольку этот офис становится нашим пятым в стране после открытия подразделений в Кёльне в прошлом году и в Мюнхене годом ранее».

Штутгартский офис возглавит опытный Томас Мюллер. Томас присоединился к ACS более пяти лет назад в качестве директора по развитию грузового бизнеса, проведя всю свою карьеру в логистической отрасли и всё это время работая в Штутгарте. Офис будет тесно сотрудничать с уже имеющимися в городе клиентами, а также работать с новыми клиентами.

Томас Мюллер прокомментировал открытие: «Я рад открыть этот офис в своем родном Штутгарте и расширить здесь свою команду. С момента прихода в ACS я работал со многими клиентами из этого города, и сейчас настало время открыть здесь офис и продолжить развитие этого бизнеса».

Amalfi Jets запускает гольф-туры и акцию «первый полёт бесплатно»

Amalfi Jets запустила программу Amalfi Golf Experiences, утверждая, что является первой компанией деловой авиации, предлагающей полностью интегрированный опыт гольф-путешествий, управляемый одной командой. Компания также запустила акцию «Первый полёт бесплатно», действующую с 18 по 31 мая, позволяющую новым об-



ладателям карты Amalfi One Jet Card, внесшим соответствующий депозит, получить бесплатные лётные часы, которые будут применены непосредственно к их первому полёту.

В рамках программы гольф-туров Amalfi Jets организует рейсы, участие в игре, наземный транспорт и питание. Это означает, что все аспекты поездки будут решаться через одно контактное лицо. Отправить запрос на гольф-тур клиенты могут через веб-сайт Amalfi Jets, мобильное приложение или связаться со своим персональным представителем.

Желающие воспользоваться акцией Amalfi Jets на бесплатный полёт для новых владельцев карт Jet Card должны связаться с отделом продаж напрямую. Структура кредитов работает следующим образом: депозит в размере \$500000 даёт два бесплатных часа, депозит в размере \$1 млн даёт четыре бесплатных часа, депозит в размере \$1,5 млн даёт шесть бесплатных часов и так далее за каждые дополнительные \$500000.

Кредиты распространяются на лёгкие, средние и суперсредние самолёты и применяются к первому запланированному полёту участника. Карта Amalfi One Jet Card предлагает участникам динамическое ценообразование, доступ к более чем 3500 самолётам в более чем 170 странах и полное сопровождение путешествия одной командой.

Полное членство включает в себя услуги трансфера на автомобиле представительского класса, изысканную кухню и алкогольные напитки, а также размещение с учётом всех особых пожеланий.

Bombardier грамотно берёт в долг

Канадский производитель Bombardier объявил о завершении размещения старших облигаций на сумму \$500 млн со сроком погашения в 2035 году и купонной ставкой 5,875%, что является продолжением неуклонного продвижения канадского производителя бизнес-джетов к улучшению баланса.

Новые облигации, проданные по номиналу и со сроком погашения 15 января 2035 года, будут использованы в основном для погашения всех \$750 млн в непогашенных старших облигаций компании с процентной ставкой 7,50% и сроком погашения в 2029 году, а оставшаяся сумма будет покрыта имеющимися денежными средствами. Облигации со сроком погашения в 2029 году будут погашены 19 мая после уведомления об условном выкупе, опубликованного 4 мая.

Эта сделка является последней в серии мероприятий по управлению обязательствами, предпринятых компанией Bombardier. В феврале компания погасила \$500 млн по своим старшим облигациям со сроком погашения в 2028 году, а в марте – полностью погасила оставшиеся \$250 млн по тому же траншу, причем оба платежа были профинансированы за счёт денежных средств на балансе. Ещё \$108 млн канадских облигаций со сроком погашения в декабре 2026 года планируется погасить 26 июня. В совокупности эти шаги представляют собой существенное изменение структуры сроков погашения облигаций Bombardier. В частности, погашение облигаций со сроком погашения в 2029 году сокращает обязательство с более высоким купоном, заменяя его облигацией с более длительным сроком погашения по значительно более низкой ставке.

Мексика одобрила программу модернизации HondaJet APMG S

Федеральное агентство гражданской авиации Мексики одобрило последнюю версию пакета модернизации Advanced Performance Modification Group (APMG) для классических и более ранних моделей самолётов HondaJet, модернизированных в соответствии с APMG и базирующихся в стране. Пакет APMG S может быть установлен в головном сервисном центре Honda Aircraft в Гринсборо, Северная Каролина, или в любом из 21 авторизованного сервисного центра, включая мексиканский центр Avemex.

В числе улучшений характеристик, достигнутых благодаря модернизации APMG S, – увеличение максимальной взлётной массы на 300 фунтов до 10700 фунтов; усовершенствованная

система управления передним колесом для улучшения управляемости и устойчивости к боковому ветру; а также улучшения авионики Garmin, включающие более высокую скорость обработки данных, управление TOLD для расчета скоростей, градиентов набора высоты/захода на посадку, необходимой длины ВПП и другие функции, а также Garmin Flight Stream 510 для беспроводной передачи плана полёта.

Среди других модификаций – удаление аэродинамических гребней на крыле и увеличение размаха горизонтального стабилизатора. По сравнению с классическим HondaJet, модифицированный самолёт требует на 440 футов меньшей длины ВПП, а также может выполнять крутой заход на посадку.



IBAC расширяет партнёрство

В 2026 году Международный совет деловой авиации (IBAC) пополнился шестью отраслевыми партнёрами из Северной Америки, Европы, Азии и Океании, в результате чего общее число участников достигло 31 организации с пяти континентов. IBAC приветствовал Blak Aviation (Новая Зеландия), Clay Lacy Aviation (США), Gazali Aviation (Турция), Keystone Law (Великобритания), Manny (Мексика) и WOXOF Enterprises (Канада).

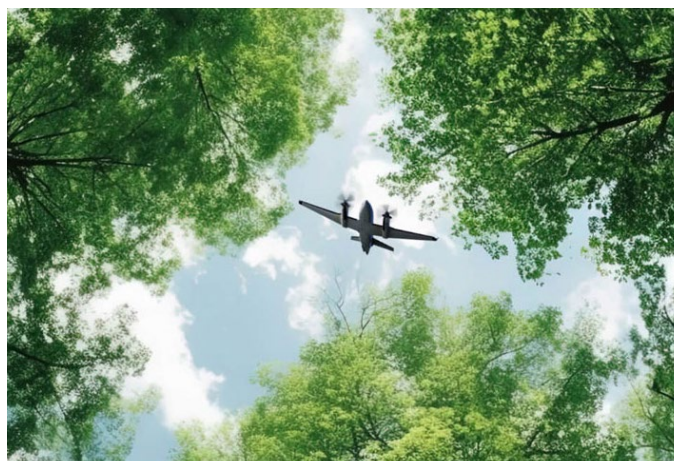
Blak Aviation специализируется на чартерных авиаперевозках. Clay Lacy Aviation, основанная в 1968 году, предоставляет услуги по управлению воздушными судами, чартерным перевозкам, техническому обслуживанию и услугам FBO. Gazali Aviation предлагает поддержку полётов и консультации. Keystone Law имеет практику в области авиации, консультируя по вопросам сделок с воздушными судами, финансирования, нормативно-правовых вопросов и судебных разбирательств. Manny предоставляет услуги наземного обслуживания и поддержки полётов. WOXOF Enterprises, недавно созданная компания, базирующаяся недалеко от Ванкувера, специализируется на гуманитарных рейсах.

К числу шести новых членов присоединились уже существующие отраслевые партнёры, такие как Bombardier, CAE, Daher, Jet Aviation, MD Onboard и MedAire. IBAC также получает выгоду от сотрудничества с такими аффилированными компаниями и партнёрами, как 4Air, Affinity Aviation Group, Corporate Jet Investor, Gama Aviation, Joby Aviation, Execaire Aviation, GCI, Saxon Air и Starlink Aviation.

Правила ЕС ставят под угрозу энергоэффективные стратегии производства SAF

В отчёте Технологического университета Чалмерса в Швеции содержится предупреждение о том, что в соответствии с действующими правилами Европейского Союза (ЕС) авиационное топливо, не содержащее ископаемого топлива, может стать более дорогим и энергоёмким. После анализа различных методов производства синтетического метанола в опубликованном на прошлой неделе исследовании сделан вывод о том, что предвзятость в регулировании может привести к «закреплению» менее ресурсоэффективных методов производства.

Были изучены три «технически осуществимых» способа производства, в которых для получения идентичного конечного продукта используется биомасса. Два из них основаны на сжигании биомассы, а третий использует процесс, называемый газификацией. Однако, хотя исследование показало, что последний вариант является наиболее ресурсоэффективным, обеспечивая снижение себестоимости производства до 46% и снижение энергопотребления до 30%, в нём говорится,



что действующая нормативно-правовая база ЕС не благоприятствует этому варианту.

Согласно исследованию, газификация биомассы обходится примерно в 820 евро (952 доллара) за тонну при энергоэффективности около 46%. Сжигание с улавливанием углерода (с одновременным производством энергии или без него) стоит около 1055 и 1495 евро соответственно, обеспечивая более низкую эффективность – приблизительно 37%.

Хотя Университет Чалмерса утверждает, что газификация позволяет более эффективно использовать остаточные материалы, ограниченные запасы биомассы рискуют быть перенаправлены в другие места. По словам соавтора Хенрика Тунмана, исследование «подчёркивает структурную проблему в энергетической и промышленной политике ЕС», где «регулирование рискует работать против собственных целей».

Хотя в настоящее время коммерческое производство SAF методом газификации минимально, ожидается, что к 2050 году оно будет составлять около 35% всего авиационного топлива в ЕС. Для содействия развитию этого технически зрелого, но малоиспользуемого способа производства Тунман призвал к «лучшей координации... между климатическими целями, эффективностью использования ресурсов и промышленной целесообразностью». По его мнению, это поможет снизить неопределённость при принятии «рациональных инвестиционных решений для крупномасштабного расширения производства SAF в ближайшие годы».

Luxaviation расширяет дальний флот

Luxaviation UK расширила свой чартерный флот, добавив Gulfstream G550, зарегистрированный в Люксембурге, укрепив свои предложения по дальнемагистральным перевозкам между Европой и Ближним Востоком.

Самолёт доступен для чартерных перевозок и базируется на маршруте между югом Франции и Стамбулом, выполняя рейсы по ключевым региональным маршрутам и поддерживая межконтинентальные перелеты. Модель плавающего развертывания флота позволяет оператору размещать самолёт там, где спрос наиболее высок, повышая оперативность обслуживания клиентов.

G550 способен выполнять беспосадочные рейсы, такие как Лондон – Лос-Анджелес и Париж – Токио, связывая основные деловые и туристические рынки. Этот самолёт обеспечивает дальность полёта в 6500 морских миль и крейсерскую скорость до 650 миль в час. В салоне могут разместиться до 14 пассажиров, он оборудован как для работы, так и для отдыха, с полностью откидывающимися сиденьями, передовыми развлекательными системами и высокоскоростным подключением к интернету.

«Появление Gulfstream G550 знаменует собой ещё одну важную веху в стремлении Luxaviation UK предоставлять лучшие услуги в сфере деловой авиации», - говорит Джордж Галанопулос, генеральный директор Luxaviation UK. «Сочетание дальности полёта, характеристик и комфорта в салоне делает этот самолёт идеальным дополнением к нашему растущему флоту и отвечает потребностям наших клиентов в Европе и на Ближнем Востоке».

FlightSafety получила одобрение на виртуальную предполётную подготовку

Компания FlightSafety International получила одобрение FAA на использование своих возможностей виртуальной предполётной проверки в программах обучения пилотов самолётов Embraer Legacy 500/Praetor 600, Gulfstream G500/G600 и Cessna Citation Latitude. Виртуальная предполётная проверка самолёта (Virtual Aircraft Preflight Inspection – VAPI) позволяет пилотам на начальном этапе обучения проводить 3D-осмотр VAPI, а затем переходить в кабину пилота, где после прохождения предполётной проверки следует режим оценки.

«VAPI представляет собой значительный шаг вперёд в инновациях в области обучения», - сказал Дэвид Пенни, вице-президент по безопасности, учебным материалам и вопросам регулирования компании FlightSafety International. «Благодаря использованию иммерсивной 3D-среды, она предла-

гает пилотам более увлекательный и практичный способ ознакомления с самолётом, повышения дисциплины при проведении инспекций и лучшей подготовки к реальным операциям».

Глобальный поставщик услуг по обучению стремится получить в этом году аналогичное одобрение для VAPI в своих программах обучения для самолётов Gulfstream G280 и G650, а также Dassault Falcon 8X. Планируется последовать этому примеру в программах для Pilatus PC-12 и PC-24, Gulfstream G700/G800 и других самолётов.

Система VAPI доступна в некоторых учебных центрах FlightSafety для самолётов Citation Latitude, а для обучения на самолётах Falcon 8X, G280, G500/G600, G650, Legacy 500/Praetor 600, PC-12 и PC-24 она доступна во всех центрах.



В Дубай завершилось строительство флагманского вертипорта для аэротакси

Управление дорог и транспорта Дубая (RTA) и компания Skyports Infrastructure завершили строительство первого в мире коммерческого вертипорта рядом с международным аэропортом Дубая, который теперь технически готов к эксплуатации eVTOL.

Это событие было отмечено демонстрационным туром для Его Высочества шейха Хамдана бин Мохаммеда бин Рашида Аль Мактума, наследного принца Дубая, заместителя премьер-министра,

министра обороны и председателя Исполнительного совета Дубая, включая моделирование запланированного пассажирского маршрута и операционных процессов будущей сети аэротакси.

Вертипорт станет флагманским узлом в планируемой сети аэротакси Дубая и будет выполнять функции её основного операционного центра.

Занимая площадь 3100 кв.м на четырёх этажах, комплекс объединяет под одной крышей обслу-

живание пассажиров и централизованные операции по выполнению полётов. На территории расположены две выделенные зоны взлёта и посадки, а также разработанная компанией Joby Aviation система быстрой зарядки GEACS, которая считается первой системой быстрой зарядки, установленной в коммерческом вертипорте. Инфраструктура также спроектирована для поддержки обычного вертолётного движения в рамках гибридной нормативной базы, разработанной совместно с Главным управлением гражданской авиации (GCAA).

Вертипорт способен обслуживать до 170000 пассажиров в год и до 42000 полётов воздушных судов, а прямой доступ к станции метро Emirates и интегрированная многоуровневая парковка призваны укрепить интермодальную связь.

В ходе мероприятия были продемонстрированы цифровое бронирование через приложение Joby Aviation, автоматизированные системы регистрации, зоны ожидания премиум-класса и упрощённые процедуры посадки, призванные минимизировать время ожидания.

Дополнительные узлы сети планируется разместить в Дубай Марина, Дубай Молл и на Пальме Джумейра, при этом строительство объекта в Дубай Марина уже ведётся.

Компания Joby Aviation также продолжила локальные испытания в ОАЭ. В июне 2025 года компания завершила пилотные испытательные полёты eVTOL в Маргхаме, включая полёты между Маргхамом и международным аэропортом Аль-Мактум.



На HeliRussia 2026 обсудят актуальные проблемы поддержания лётной годности и послепродажного обслуживания

4 июня 2026 года в рамках XIX Международной выставки вертолётной индустрии и беспилотных авиационных систем HeliRussia пройдёт стратегическая сессия «Актуальные проблемы поддержания лётной годности и послепродажного обслуживания вертолётов». Мероприятие объединит представителей регуляторов, эксплуатантов и организаций по техническому обслуживанию и ремонту вертолётной техники. Организатором выступит



Ассоциация вертолётной индустрии, организатором – ООО «Русский дом авиации».

Вопросы поддержания лётной годности и послепродажного обслуживания становятся особенно острыми в условиях обновления российской нормативно-правовой базы и давно назревшей потребности отрасли в технологической независимости от иностранных игроков. Мероприятие станет площадкой для обсуждения ключевых вызовов индустрии и выработки современных подходов к эксплуатации вертолётной техники отечественного и иностранного производства.

Среди ключевых тем дискуссии:

- Новые технологии разработки вертолётной техники для управления её техническим состоянием в процессе эксплуатации. Эксперты ФГБУ «НИЦ Институт имени Н.Е. Жуковского» расскажут о перспективах внедрения технологий струйного управления, электродистанционных систем, предиктивной диагностики и неразрушающего контроля, позволяющих существенно снизить стоимость эксплуатации и повысить эффективность технического сопровождения.
- Развитие системы начальной и продолженной лётной годности в современных условиях. ФГБУ МГТУ ГА рассмотрит проблемные аспекты формирования единой системы требований и технологий контроля лётной годности на этапах разработки, производства, сертификации и эксплуатации воздушных судов.
- Технические решения российских разработчиков в рамках ФАП-21 для вертолётов иностранного производства. Эксперты «ТАУ-21» акцентируют внимание на вопросах поддержания

лётной годности зарубежной техники и обеспечения бесперебойной эксплуатации с учётом выработки ресурса и увеличения возраста воздушного парка.

- Через призму надёжности, стратегии управления ресурсом и расширения эксплуатационных характеристик эксперты «Авиатраст» рассмотрят практический опыт и перспективы применения вспомогательных силовых установок ТА14-130-08 на вертолётах семейства Ми-8/1.
- Особое внимание будет уделено цифровизации процессов послепродажного обслуживания и поддержания лётной годности. Участники сессии представят практические решения, позволяющие формировать единую картину состояния парка воздушных судов, сокращать сроки подготовки инженерных решений, снижать риски пропуска работ и повышать прозрачность процессов эксплуатации. О переходе от разрозненного учёта к комплексному управлению техническим состоянием авиационной техники на основе данных расскажут эксперты «Авиастра».

Также будут затронуты вопросы эволюции директив лётной годности как инструмента обеспечения безопасности полётов, о чём расскажет главный конструктор ООО «ОКБ».

Модераторами дискуссии выступят руководитель Технического комитета АВИ, заместитель генерального директора по научно-техническому прогрессу, качеству и безопасности в АО НПК «ПАНХ» Олег Худоленко и вице-президент-технический директор АО «ЮТэйр-Вертолётные услуги» Владимир Шабалин.

СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС получила сертификат на обслуживание Ми-8МТВ-1

В связи с прекращением с 2022 года ввоза зарубежных вертолётов в Российскую Федерацию, компания СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС расширила сферу деятельности по обслуживанию техники производства РФ, в частности, на вертолёты семейства Ми-8. С 2024 года компания начала техническое обслуживание Ми-8 АМТ.

Недавно по просьбе клиентов был получен сертификат на техническое обслуживание вертолётов Ми-8МТВ-1 до формы-3 включительно. Это позволило расширить спектр оказываемых услуг и обеспечить выполнение полного комплекса регламентных работ в соответствии с требованиями авиационных норм. Наличие сертификата подтверждает соответствие компании установленным стандартам, квалифицированный персонал и необходимая материально-техническая база дают право выполнять обслуживание и допуск вертолётов к эксплуатации.

Получение сертификата на обслуживание вертолётов Ми-8 МТВ-1 – это стратегически важный шаг, который расширяет клиентскую базу. В условиях растущих требований к безопасности и эффективности эксплуатации выбор сертифицированного партнёра по техническому обслуживанию Ми-8 МТВ-1 становится стратегическим решением, влияющим на текущую операционную деятельность.

Авиакомпания СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС основана в 2014 году и имеет большой опыт в эксплуатации и обслуживании зарубежных и российских вертолётов. Сегодня флот авиакомпании состоит из 8 двухдвигательных вертолётов: 5 вертолётов Leonardo AW139 и Airbus H145 D2, а также два

Ми-8 АМТ. Весь штатный летный и инженерно-технический персонал обладает высокой квалификацией и имеет большой опыт работы на обслуживаемой технике.

В распоряжении вертолётного сервисного центра СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС находится современное оборудование и инструменты, а также склад запчастей и расходных материалов. Ежегодно закупается дополнительное оборудование для расширения объёма выполняемых работ по техническому обслуживанию. Вертолётный сервисный центр предлагает комплекс технического обслуживания, включая устранение сложных дефектов, для вертолётов: Leonardo AW139, AW109, Airbus H145 и Ми-8 АМТ/МТВ-1.

Выполняя контроль за соблюдением правил лётной эксплуатации экипажем, СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС самостоятельно проводит работу по снятию и расшифровке полётной информации вертолётов Leonardo AW139, AW109S Trekker, Airbus H145 и Ми-8 АМТ, что позволяет своевременно выявлять отказы и неисправности.

За годы деятельности в авиакомпании наработан большой опыт эксплуатации и технической поддержки вертолётов в различных регионах РФ (Центральном, Южном, Северо-Западном и Дальневосточном Федеральных округах), Республиках Беларусь и Казахстан, также СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС является единственным в России оператором тяжёлых вертолётов Leonardo AW139, базирующихся на супер-яхтах. В приоритете авиакомпании стоит безопасность полётов, бесперебойное обеспечение работы техники, качество ус-

луг и индивидуальный подход к каждому из своих заказчиков. Все воздушные суда обслуживаются в полном соответствии с требованиями производителей. На базе авиакомпании открыт собственный авиационный учебный центр (АУЦ), который занимается подготовкой и переподготовкой квалифицированных пилотов на следующие типы ВС: AW139, EC145 D2 и AW109 Trekker, а также подготовкой и переподготовкой инженерно-технического персонала на разные типы ВС.



Jet Aviation начинает в США инспекции с использованием автоматизированных дронов и ИИ

Компания Jet Aviation объявила о запуске своей технологии автоматизированных дронов и искусственного интеллекта (ИИ) для проведения нерегламентированных инспекций в США. Отчёты об инспекциях могут быть использованы для повышения точности существующих услуг, таких как предпродажные инспекции (PPI) или инспекции в страховых или гарантийных случаях.

Компания Jet Aviation впервые внедрила технологию автоматизированных дронов и искусственного интеллекта для проведения нерегламентирован-

ных инспекций в своём центре ТОиР и глобальной штаб-квартире в Базеле, Швейцария, в 2023 году в сотрудничестве с компанией Dronesle, поставщиком технологий беспилотных летательных аппаратов и искусственного интеллекта для авиационной промышленности. В 2024 году этот процесс был одобрен Федеральным управлением гражданской авиации Швейцарии (FOCA) для проведения общих визуальных инспекций (GVI) с использованием изображений.

Предложение этой услуги в новом регионе явля-

ется частью постоянного стремления Jet Aviation к инновациям в своей глобальной сети. Клиенты Jet Aviation в США, использующие услуги управляющих компаний и FBO, теперь могут использовать эту технологию для получения цифровых отчётов, отображающих внешнюю поверхность своих самолётов, для рекомендаций или для использования в текущих операционных ситуациях, таких как предпродажная подготовка или гарантийное обслуживание.

«Мы невероятно рады сотрудничать с нашими коллегами из Европы, чтобы предоставить эту новую и уникальную услугу нашим клиентам в США», - говорит Дэвид Бест, старший вице-президент по региональным операциям и генеральный менеджер по Северной и Южной Америке. «Наша команда стремится прислушиваться к нашим клиентам и тесно сотрудничать с ними, чтобы развивать наше региональное предложение таким образом, чтобы оно действительно улучшало опыт владельцев и операторов. Технология дронов и искусственного интеллекта обеспечивает нашим клиентам, пользующимся услугами управляющих компаний и FBO, дополнительное спокойствие, предоставляя точный, всеобъемлющий, оцифрованный отчёт о внешнем виде воздушного судна для их учёта сейчас и в будущем. Мы с нетерпением ждём продолжения изучения этой услуги и предоставления ещё более инновационных решений клиентам в регионе».

Данная технология доступна для широкого спектра бизнес-джетов и узкофюзеляжных самолётов, а также для растущего числа широкофюзеляжных самолётов.



ATR передала авиакомпании Berjaya первый самолёт с салоном премиум-класса HighLine

Первый турбовинтовой самолёт ATR, оснащённый новым салоном премиум-класса HighLine в компоновке исключительно бизнес-класса, 19 мая 2026 года был поставлен малазийской авиакомпании Berjaya Air. [Представленная в 2023 году](#) линейка HighLine – это премиальные и VIP-интерьеры для турбовинтовых самолётов ATR.

Базирующийся в Тулузе авиапроизводитель раз-

работал ряд различных конфигураций, призванных заполнить пробел между коммерческой и частной авиацией. Продукт HighLine предлагается в различных конфигурациях с низкой плотностью размещения пассажиров, включая гибридный вариант. Это позволяет авиакомпаниям быстро переключаться между креслами премиум-класса и обычными креслами в ответ на изменения спроса или коммерческих требований.



Компания Berjaya Air, авиационное подразделение одноименной туристической и гостиничной группы, которая уже эксплуатирует несколько самолётов ATR, планирует использовать два заказанных ею ATR72-600, оснащенных салоном HighLine, для перевозки пассажиров в элитные курорты, которыми она управляет по всей Малайзии.

Поскольку многие гости этих курортов будут совершать пересадки с дальнемагистральных рейсов, в основном в аэропорту Куала-Лумпура (KUL), решение компании Berjaya оснастить свои турбовинтовые самолёты салонами HighLine было продиктовано необходимостью обеспечить безупречный сервис премиум-класса на протяжении всего путешествия. Эти самолёты, вероятно, также будут доступны для чартерных перевозок.

Конкретная конфигурация, выбранная компанией Berjaya, включает 26 мест, изготовленных итальянской фирмой Geven эксклюзивно для ATR, в конфигурации 1-1 без верхних багажных полок для дополнительного пространства. Багаж должен быть доставлен на борт и храниться в отсеке в передней части самолёта, поэтому пассажирам не придётся нести его самостоятельно.

В таком использовании ATR видит потенциал для получения других заказов от аналогичных высококлассных операторов развлекательной индустрии со всего мира. Помимо экономичности эксплуатации турбовинтовые самолёты ATR также позволяют работать в аэропортах с короткими ВПП, что часто встречается на небольших островах.

Источник: AeroTime

Otto Aerospace выбрала F/LIST для разработки интерьера Phantom 3500

Компания Otto Aerospace в партнёрстве с F/LIST разрабатывает интерьер для своего Phantom 3500 – сверхэффективного бизнес-джета, который использует революционные решения в области ламинарной аэродинамики и высокоточные композитные материалы из углеродного волокна, что позволяет снизить расход топлива на 61% по сравнению с современными самолётами среднего размера.

В соответствии с соглашением, компания F/LIST, австрийский глобальный поставщик высококачественной внутренней отделки для коммерческой, деловой и частной авиации, а также для жилых домов, возглавит разработку и производство внутренней мебели и отделке самолётов, тесно сотрудничая с Otto на самых ранних этапах проектирования.

Оливье Капистран, главный инженер по интерьерам, мебели и оборудованию в компании Otto Aerospace, сказал: «Поскольку Phantom – это самолёт, созданный с нуля, его интерьер не ограничен существующими компоновками или системами. Сотрудничество с F/LIST на данном этапе позволяет нам напрямую интегрировать дизайн интерьера в архитектуру самолёта, благодаря чему салон будет соответствовать тем же характеристикам и эффективности, для которых создана эта платформа».

Вместо традиционной модели работы с поставщиками, где подрядчики привлекаются после завершения разработки концепций, и процесс переходит в стандартный цикл запроса информации/предложений, Otto и F/LIST с самого начала совместно определяют требования.

Это обеспечивает полную интеграцию интерьера со структурой и системами самолёта, предоставляя инженерам и дизайнерам возможность снизить вес и повысить эффективность, одновременно создавая более оригинальный, перспективный и целостный интерьер.

Анита Градволь, директор по связям с клиентами и продажам группы компаний F/LIST, сказала: «Сотрудничество с Otto на данном этапе даёт

нам возможность разрабатывать индивидуальные решения, специально адаптированные для этого самолёта нового поколения, что позволяет нашему собственному научно-исследовательскому центру F/LAB изучать концепции, которые определяют интерьеры будущего. Мы применяем наш опыт в создании биоразлагаемых материалов и внедряем смелые концепции, учитывая при этом структурные и эстетические требования Phantom 3500, чтобы создать захватывающий, ориентированный на будущее интерьер».



VIP Completions передала заказчику модернизированный Dassault Falcon 2000EX EASy

Компания VIP Completions, провайдер услуг по модернизации и дооснащению самолётов, объявила о передаче заказчику полностью модернизированного Dassault Falcon 2000EX EASy.

Модель 2000EXy имеет дальность полёта более 4000 морских миль, что позволяет легко совершать беспосадочные рейсы между Нью-Йорком и Лос-Анджелесом. Вместимость самолёта обычно составляет 10 пассажиров, и он известен своими превосходными характеристиками. Производившиеся с 2004 по 2009 год, сегодня в мире эксплуатируются около 100 бизнес-джетов 2000EXy.

Особенности дизайна:

- Роскошные сиденья, обитые высококачественной контрастной кожей Garrett и отделанные кантом
- Двухцветная нижняя боковая стенка с замшевой отделкой Garrett
- Полированные мраморные столешницы ARCA Statuaria
- Ковровое покрытие Modern Deco от Scott Group по всему салону
- Отделка из искусственной кожи Tapis Ultraleather

- Шпон из волнистого клена цвета железной руды
- Металлическая отделка сатинового ультрачёрного цвета
- Сиденья в кабине пилотов, обитые овечьей шкурой Garrett

Особенности системы управления салоном (CMS) и бортовой развлекательной системы (IFE):

- Аудиосистема ALTO, изготовленная на заказ, с восемью динамиками и двумя сабвуферами, откалиброванная для салона с помощью инструмента оптимизации ALTO MySound для обеспечения идеального звучания
- Crestron CMS с двумя креплениями MagSafe для iPad и двумя сенсорными панелями, встроенными в поручни
- Усовершенствованные и увеличенные мониторы высокой чёткости
- Совместимость с Apple TV
- Динамическая RGB-подсветка
- Медиасервер Plex что обеспечивает практически безграничные возможности для размещения контента.



Бен Ширази, президент VIP Completions, говорит: «Это исключительно красивый интерьер, оснащённый новейшими технологиями CMS и IFE. Нам посчастливилось работать с клиентом, у которого было очень чёткое видение. Например, для него было особенно важно точный цвет и текстура деревянного шпона. Наша собственная команда дизайнеров, мастеров и техников сочетала цвета, материалы и технологии, чтобы создать уникально роскошную обстановку, которая демонстрирует элегантность современной частной авиации».

CharterBlast запускает платформу для связи между операторами и клиентами

Компания по подбору авиационного персонала CrewBlast расширяет свою деятельность, запуская дочернюю компанию CharterBlast, которая предлагает технологическую платформу для операторов и клиентов чартерных рейсов.

Разработанная с использованием веб- и мобильных технологий под собственной торговой маркой, CharterBlast предоставляет операторам возможность рекламировать empty leg, рейсы в один конец и другие варианты чартерных рейсов в режиме реального времени. Сайт интегрируется непосред-

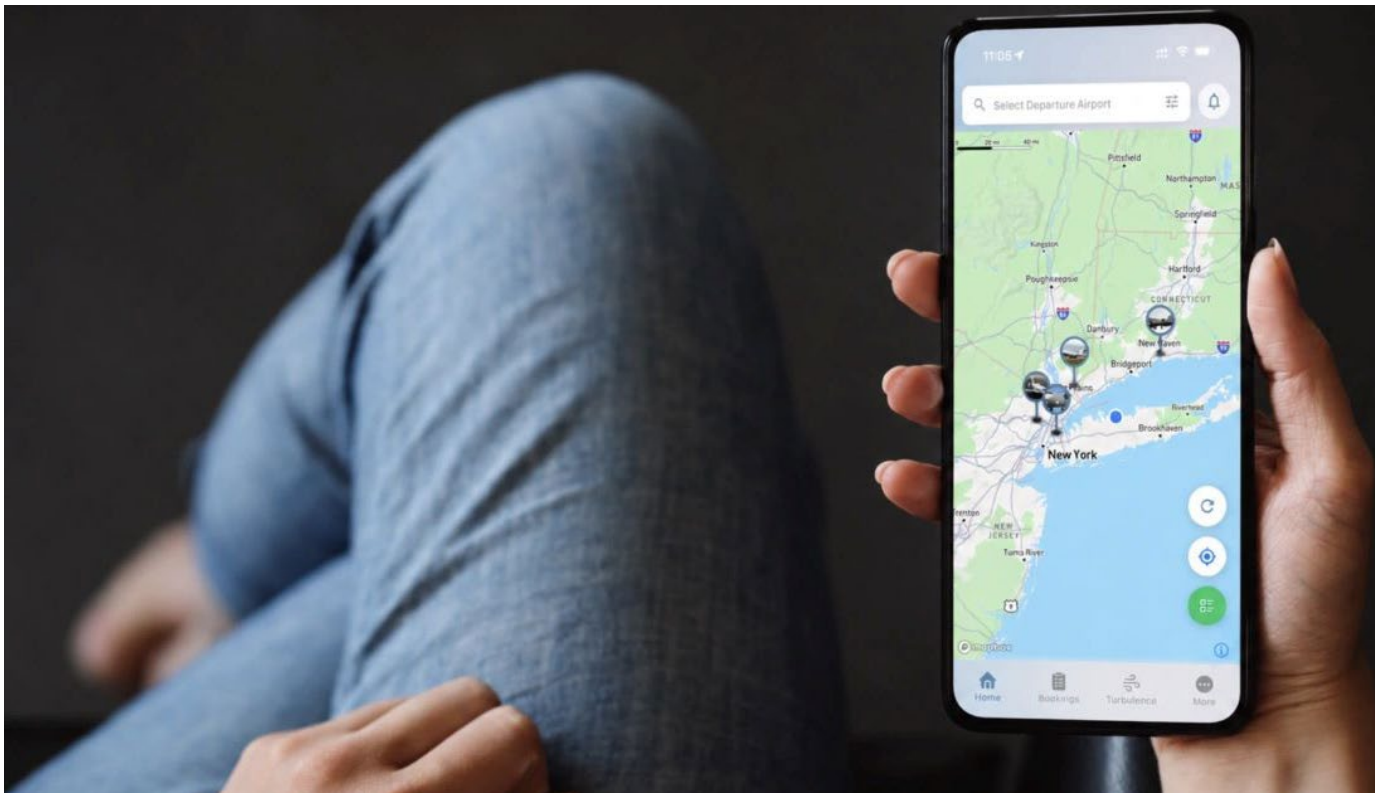
ственно в существующий веб-сайт оператора, увеличивая прямое взаимодействие оператора с клиентом и исключая брокерские сборы.

Мобильное приложение CharterBlast предоставляется под брендом каждого оператора, позволяя клиентам мгновенно просматривать доступные самолёты поблизости и отправлять запросы на бронирование непосредственно оператору. Клиенты, заказывающие чартерные рейсы, могут настраивать свои предпочтения и получать push-уведомления на свои устройства, когда появляются

подходящие возможности для чартерных рейсов. Они также могут выбрать оповещения о местоположении, чтобы получать уведомления о доступности рейсов в своем текущем местоположении. Платформа интегрирует технологию биометрической идентификации Clear для обеспечения безопасности пассажиров и проверки личности.

В отличие от традиционных сайтов, CharterBlast не является брокером и не взимает брокерские сборы. Это технологическая платформа, обеспечивающая веб-интеграцию и возможности мобильного приложения. Операторы могут вручную загружать доступные свободные рейсы или отправлять списки рейсов по электронной почте непосредственно в CharterBlast. Используя технологию искусственного интеллекта, CharterBlast обрабатывает данные о рейсах и мгновенно публикует их в фирменном аккаунте оператора и на мобильной платформе.

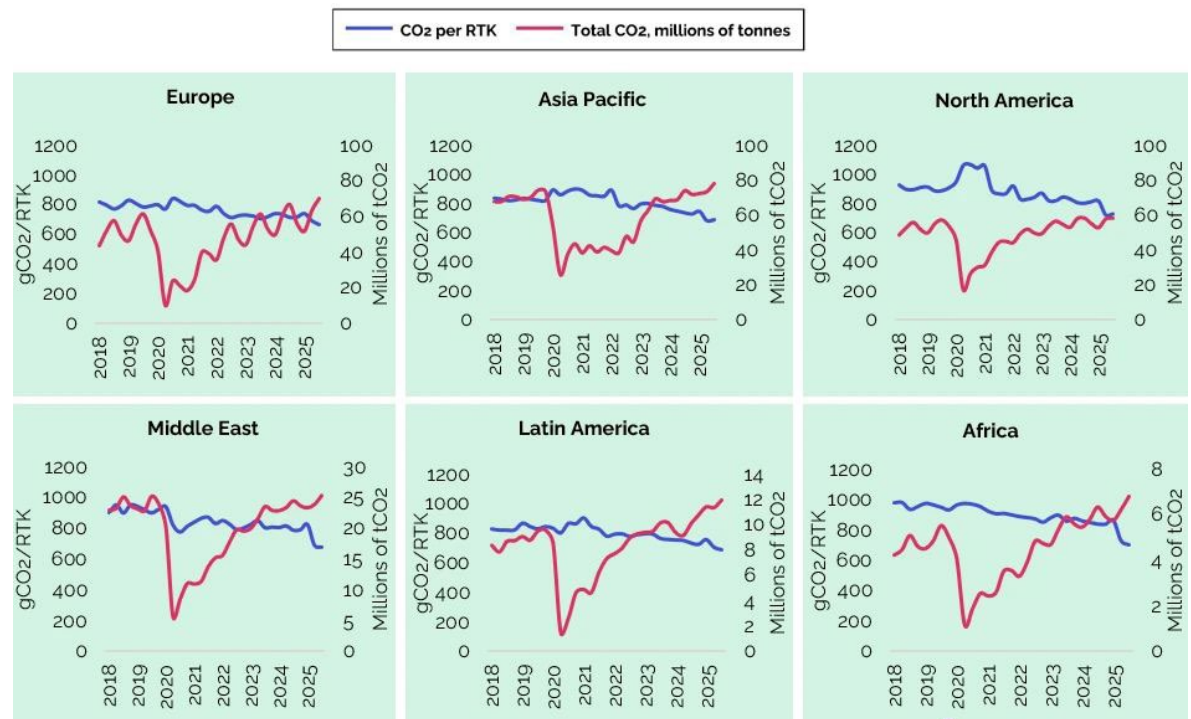
«Частным операторам уже много лет необходимы современные технологические решения, но создание собственных платформ внутри компании невероятно дорого и трудоемко», - сказал Тимоти Гриффин, основатель и генеральный директор CrewBlast. «CharterBlast предоставляет операторам возможность мгновенно модернизировать свой бизнес благодаря интеграции с веб-сервисами в режиме реального времени, мобильным технологиям под собственным брендом, автоматизации на основе искусственного интеллекта, расширенной биометрической проверке личности и прямому доступу к клиентам, сохраняя при этом полный контроль над своим брендом и отношениями с клиентами».



ИВА видит снижение углеродоёмкости, но выбросы продолжают расти

Согласно новому анализу консалтинговой компании ИВА, общий объём выбросов углекислого газа (CO₂) от глобальной авиационной деятельности продолжает расти, несмотря на прогресс, достигнутый авиационными компаниями в сокращении «углеродной интенсивности» в расчёте на тонно-километр. В отчёте, опубликованном в понедельник, показано, что из-за роста авиаперевозок выбросы CO₂ в 2025 году выше доковидного уровня и составили 960 млн тонн, что на 2,7% больше, чем в 2019 году.

Общий рост произошёл несмотря на то, что коммерческие авиаперевозчики снизили углеродоёмкость с 860 граммов на тонно-километр в 2018 году до 690 граммов, что представляет собой улучшение на 20%. Аналитики ИВА заявили, что контраст между двумя наборами данных подчёркивает проблемы, с которыми сталкивается отрасль на пути к достижению цели по нулевым выбросам к 2050 году.



Разница между углеродоёмкостью и общим объёмом выбросов остается достаточно стабильной во всём мире

«Хотя авиакомпании перевозят пассажиров и грузы эффективнее, чем когда-либо прежде, рост общей лётной активности продолжает нивелировать многие из этих операционных преимуществ», - сообщила ИВА. «Данные показывают, что глобальная интенсивность выбросов CO₂ постепенно снижается с 2018 года, в то время как общие выбросы неуклонно восстанавливаются и теперь превышают допандемийный уровень».

В отчёте ИВА также отслеживались региональные различия в выбросах углерода. Например, в Северной Америке интенсивность выбросов снизилась с 920 граммов в 2018 году до 760 граммов в 2025 году, но общий объём выбросов увеличился с 50 млн тонн до почти 60 млн тонн.

За тот же период операторы в Азиатско-Тихоокеанском регионе снизили углеродоёмкость с 860 граммов на тонно-километр до 700 граммов, но при этом общий объём выбросов к концу прошлого года вырос почти до 80 млн тонн. Аналогично, на Ближнем Востоке общий объём выбросов увеличился с 22 до 27 млн тонн, несмотря на повышение операционной эффективности.

В отличие от этого, в Европе наблюдался относительно умеренный рост выбросов при одновременном снижении углеродоёмкости. В Африке и Латинской Америке было отмечено повышение эффективности даже при увеличении общих выбросов.

«Повышение операционной эффективности само по себе уже недостаточно, если абсолютные выбросы продолжают расти наряду с ростом спроса на пассажирские и грузовые перевозки», - говорится в заключении отчета ИВА. «Дальнейший прогресс в достижении углеродной нейтральности к 2050 году будет всё больше зависеть от ускорения внедрения экологически чистого авиационного топлива, обновления флота и стратегий по сокращению выбросов углерода, наряду с постоянным повышением эффективности».

NTSB: у 27,7% пилотов, погибших в авиакатастрофах, были обнаружены два или более наркотических вещества

Новый отчет NTSB о безопасности полётов показывает, что у 28,6% пилотов, погибших в авиакатастрофах в период с 2018 по 2022 год, были обнаружены потенциально опасные для здоровья наркотики, а у 52,8% – хотя бы один наркотик любого типа, что свидетельствует о продолжающейся тенденции к росту.

Однако, как подчёркивается в отчёте, наличие наркотиков, выявленных в ходе токсикологического тестирования, не обязательно указывает на состояние опьянения пилота. В отчёте дополняются аналогичные более ранние исследования NTSB, проведённые в период с 1990 по 2012 год и с 2013 по 2017 год.

Среди категорий наркотиков, выявленных в токсикологических отчётах, наиболее часто обнаруживались сердечно-сосудистые препараты, седативные антигистаминные препараты, неседативные безрецептурные препараты, препараты для снижения уровня холестерина, препараты для лечения заболеваний предстательной железы или эректильной дисфункции, а также запрещённые наркотики. В целом, у 27,7% пилотов, погибших в авиакатастрофах, были обнаружены два или более наркотических вещества.

Выявление потенциально вызывающих нарушения функций наркотиков немного увеличилось до 28,6%, при этом седативный антигистаминный препарат дифенгидрамин по-прежнему остаётся наиболее часто обнаруживаемым в этой категории. Выявление запрещённых наркотиков увеличилось до 7,4%, в основном за счёт увеличения содержания ТГК, основного психоактивного вещества в марихуане.

Распространённость наркотиков варьировалась в зависимости от возраста пилота, уровня сертификации и типа выполняемых операций. Наличие наркотиков было ниже среди пилотов, выполняющих операции в соответствии с Part 135, чем среди тех, кто работает в соответствии с Part 91; среди пилотов с действующим медицинским свидетельством по сравнению с теми, у кого его нет; и среди пилотов, имеющих свидетельства пилота транспортной авиации и коммерческого пилота, по сравнению с теми, у кого есть свидетельство частного пилота, пилота-любителя, студента или нет никакого свидетельства.



Мировой трафик вырос на 4%, а заправка топливом на Ближнем Востоке превысила довоенный уровень

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 20-й недели (11-17 мая) глобальная активность бизнес-джетов выросла на 4,3% в годовом исчислении, при этом показатель с начала года (1 января - 17 мая) на 4,0% превысил прошлогодний уровень, что на 0,1% больше по сравнению с тенденцией +3,9% с начала года, зафиксированной на прошлой неделе (по 10 мая), и представляет собой значительное улучшение по сравнению с ростом на 2,5%, достигнутым за тот же период в 2025 году по сравнению с 2024 годом.

На Северную Америку пришлось 73% всех рейсов бизнес-джетов, совершённых на прошлой неделе, при этом рост составил 6,8% в годовом исчислении, в то время как Южная Америка и Азия лидировали по росту с показателями 14,9% и 8,1% соответственно.

	YOY		
	W20 '26 vs '25	YTD '26 vs '25	YTD '25 vs '24
North America	6.8%	5.0%	2.9%
Europe	(0.4%)	3.3%	(0.8%)
South America	14.9%	4.7%	2.9%
Asia	8.1%	4.0%	2.9%
Middle East	(36.8%)	(21.5%)	7.6%
Africa	(2.3%)	(1.1%)	4.0%
Global	4.3%	4.0%	2.5%

Тенденции глобального трафика бизнес-джетов с начала года (1 января – 17 мая)

Рейтинг WINGX: Самые популярные типы самолётов в Северной Америке и Европе

Aircraft Type	Departures	vs 1Y ago: Departures
Embraer-Phenom 300	91,900	16.2%
Bombardier-Challenger 300 / 350	84,662	6.2%
Cessna-Citation Latitude	68,897	11.4%
Cessna-Citation Excel / XLS	62,269	-2.5%
Cessna-Citation CJ3	42,140	4.1%
Bombardier-Challenger 600/601/604/605/650	34,053	0.3%
Cessna-560 Encore / 5 / Ultra	32,742	-1.7%
Gulfstream-GV/500/550	31,152	5.8%
Gulfstream G300/350/400/450	29,677	-2.1%
Hawker-Hawker 700/750/800/850/900	29,356	-4.4%

Наиболее распространенные типы бизнес-джетов по количеству вылетов в Северной Америке с начала года

Aircraft Type	Departures	vs 1Y ago: Departures
Cessna-Citation Excel / XLS	15,961	2.5%
Embraer-Phenom 300	15,123	-1.1%
Bombardier-Challenger 300 / 350	11,841	28.6%
Pilatus PC-24	11,421	19.2%
Cessna-Citation Latitude	8,811	8.4%
Cessna-Citation CJ2	7,779	9.9%
Bombardier-Global Express/6000/6500	7,575	2.6%
Bombardier-Challenger 600/601/604/605/650	7,499	12.5%
Cessna-Citation Mustang	5,920	-5.1%
Embraer-Legacy 600 / 650	5,854	14.2%

Наиболее распространенные типы бизнес-джетов по количеству вылетов в Европе с начала года

Еженедельный трекер изменений на Ближнем Востоке

Данные WINGX по расчёту объёмов заправки топливом продолжают предоставлять наиболее наглядную информацию для оценки совокупного и еженедельного ущерба, наносимого конфликтом деловой авиации на Ближнем Востоке. Базовый период, рассчитанный WINGX до начала конфликта, охватывает 7-10 недели (9 февраля – 8 марта). Хотя конфликт начался 28 февраля на 9-й неделе, существенное влияние на цены на авиационное топливо начало ощущаться только 9 марта (11-я неделя), а это значит, что 7-10 недели отражают условия эксплуатации до того, как скачок цен на топливо начал оказывать влияние на рынок. За эти четыре недели средний объём заправки бизнес-джетов на Ближнем Востоке составил 1,5 млн галлонов в неделю, что устанавливает базовый уровень, относительно которого измеряются последующие недели в таблице ниже.

Ник Косински, аналитик WINGX, комментирует: «В преддверии сезона летних отпусков глобальная активность бизнес-джетов продолжает оставаться примерно на 4% выше по сравнению с прошлым годом. Кроме того, на Ближнем Востоке наблюдаются предварительные признаки восстановления заправки топливом бизнес-джетов: на прошлой неделе уровень был на 5% выше, чем до начала конфликта».



Weekly Middle East Fuel Uplift		
	% vs pre-conflict avg	% vs prior week
Week 11 2026	(39%)	(39%)
Week 12 2026	(32%)	11%
Week 13 2026	(29%)	4%
Week 14 2026	(45%)	(23%)
Week 15 2026	(41%)	9%
Week 16 2026	(18%)	38%
Week 17 2026	(18%)	0%
Week 18 2026	(10%)	10%
Week 19 2026	(18%)	(10%)
Week 20 2026	5%	29%

Еженедельные данные о динамике заправки топливом бизнес-джетов на Ближнем Востоке до и после конфликта

JetNet прогнозирует влияние чемпионата мира по футболу на отрасль бизнес-авиации

В связи с началом чемпионата мира по футболу FIFA в следующем месяце в городах Северной Америки, деловая авиация ожидает бурного роста активности. Но насколько именно увеличится этот рост, покажет время, учитывая такие факторы, как геополитика и стремительный рост цен на топливо.

Выступая на вебинаре JetNet, Ричард Кое, модератор панели и управляющий директор дочер-

ней компании JetNet WingX Advance, отметил, что турнир – одно из главных спортивных событий в мире, которое начнется 11 июня и продлится до 19 июля, – пройдет в 16 городах трех стран.

Анализ последних турниров показывает, что аэропорты в затронутых районах могут ожидать резкого увеличения не только числа прибывающих частных самолётов, но и размеров этих самолётов, что необходимо учитывать операторам FBO при

планировании. Этот темп будет возрастать по мере приближения турнира к поздним «стадиям плей-офф» и до кульминации финального матча. Анализ прошлых турниров показывает, что активность во время финальных игр может в 23 раза превышать обычный уровень в принимающих аэропортах.

По оценкам WingX, экономическое влияние турнира на отрасль может составить до \$250 млн дополнительной прибыли.

Алан Уолш, президент компании Sentient Jet, отметил, что в непосредственной близости от 16 городов-организаторов находится около 88 FBO. «В частной авиации у людей есть выбор, куда им лететь», - сказал он. «Но наша задача – обеспечить им наилучшее обслуживание. Мы можем точно подсказать, как лучше всего добираться до стадионов и обратно, чтобы сэкономить время». Уолш добавил, что хотя бронирование поначалу шло медленно, за последние две недели дочерняя компания Directional Aviation зафиксировала 20-процентный рост. «Честно говоря, я не ожидаю, что эта цифра снизится. Думаю, что по мере того, как люди поймут, что мы находимся накануне чемпионата мира по футболу, вы увидите, как этот рост начнется».

В числе вопросов, которые компания обсуждает со своими клиентами, – гибкость, предупреждение о возможности возникновения дефицита слотов. Уолш объяснил, что крайне важно также убедиться, что пассажиры понимают необходимость наличия надлежащих документов и удостоверений личности. Он заявил, что рост цен на топливо пока не стал серьезной проблемой для клиентов, направляющихся на чемпионат мира.



Коммерческий директор Atlantic Aviation Джон Редкей заявил, что его компания, имеющая FBO в 10 из 11 городов США, принимающих чемпионат, и в 109 локациях в целом, зафиксировала 5-процентный рост числа прибывающих самолётов. «Несмотря на всю геополитическую нестабильность и рост цен на топливо, которые мы наблюдаем, мы продолжаем видеть высокий базовый спрос во всей отрасли». Он отметил, что сеть провайдеров наблюдает некоторую изменчивость в бронированиях на чемпионат мира. «Трудно понять, связано ли это

с командами и групповыми матчами или же с географическими особенностями, но мы определённо видим некоторую тенденцию к смещению в сторону, как мне кажется, более традиционных рынков с высоким спросом».

Как и Уолш из Sentient, Редкей также выразил некоторую неуверенность относительно бронирований на данный момент. «Трудно получить действительно точную оценку на данном этапе», - сказал он аудитории вебинара. «Я бы сказал, что

на начальном этапе интерес к мероприятию был несколько ниже, но за последние несколько недель мы наблюдаем его всё больше и больше. Думаю, мы лучше поймём ситуацию по мере приближения к самому событию».

Муниципальный аэропорт Морристауна (КММУ), расположенный менее чем в 30 милях от стадиона MetLife Stadium в районе Нью-Йорка, где пройдёт финальный матч, готовится к значительному трафику самолётов. КММУ предлагает услуги таможенного и пограничного контроля США, а также меньшую загруженность, чем оживлённый Терборо. «Мы географически находимся в очень выгодном месте, прямо за пределами воздушного пространства класса Bravo в Ньюарке», - объяснил Кори Хэнлон, менеджер по связям с общественностью и государственным органам компании DM Airports, оператора КММУ, добавив, что это даёт пилотам, экипажам и диспетчерам значительное оперативное преимущество при посадке и вылете самолётов в этом районе. «Я думаю, наше главное преимущество в том, что, несмотря на географическое расстояние до города и, в данном случае, до стадиона MetLife, мы можем быстро заехать на перрон, выйти из самолёта и завершить весь процесс».

Хэнлон сказал, что благодаря двум своим FBO аэропорт способен обслуживать от 130 до 140 самолётов. «Если на территории FBO нет физического пространства для посадки, мы можем превратить взлетно-посадочную полосу, расположенную в зоне бокового ветра, в своего рода продолжение перрона. Цель состоит в том, чтобы не создавать сплошную пробку и принять как можно больше самолётов».



Мнение эксперта: что операторам необходимо знать о кризисе с авиатопливом этим летом

То, что происходит сейчас на рынке авиатоплива, отличается от всего того, что было ранее, считает Джейсон Миддлтон, генеральный директор американской компании Silver Air Private Jets. «Я летаю на частных самолётах и управляю ими уже более двух десятилетий. Я видел скачки цен на топливо, перебои в поставках и волатильность рынка. Но сейчас это не просто вопрос ценообразования, это вопрос предложения. Разница существенная», - полагает он.

С точки зрения оператора, цена на авиатопливо в некоторых частях Европы уже составляет \$10-11 за галлон. Топливные сборы на некоторых маршрутах достигают \$30000-50000 за поездку. Клиенты, бронирующие рейсы прямо сейчас, не могут узнать окончательную цену, потому что операторы действительно не знают, сколько будет стоить топливо к моменту их полёта. «Это ненормальный разговор с клиентами», - говорит Миддлтон. «Но вопрос ценообразования на самом деле второстепенен по

сравнению с вопросом доступности, и именно это меня больше беспокоит в преддверии лета».

Европа практически не производит собственное авиационное топливо. Она сильно зависит от нефтепродуктов с Ближнего Востока, и эти поставки фактически прекратились. Великобритания находится в более выгодном положении, поскольку получает нефть из Северной Атлантики и имеет собственные нефтеперерабатывающие мощности. Континентальная Европа такого преимущества не имеет.

Кроме того, Китай, являющийся основным поставщиком очищенного авиационного топлива в большую часть Азии, значительно сократил экспорт. Пакистан уже испытывает критический дефицит. Индия не сильно отстает. Последствия этого затронут и другие рынки.

В США проблема выглядит иначе, но по-прежнему актуальна. Американские нефтеперерабатывающие заводы заточены на переработку смеси тяжёлой, средней и лёгкой нефти. Здесь производится достаточное количество средней и лёгкой нефти за счёт собственных ресурсов, но необходимую для получения смеси тяжёлую нефть импортируют в основном из Венесуэлы и Ближнего Востока. В настоящее время эти поставки ограничены, что создаёт проблему внутренней нефтепереработки, о которой большинство людей не говорят.

«У нас нет проблем с нефтью. У нас проблема с производством и распределением. И на решение этих проблем требуется время, даже после устранения первопричин. Независимо от того, что произойдет



в геополитической сфере в ближайшее время, на нормализацию цепочек поставок потребуется несколько месяцев», - считает Миддлтон.

«В Silver Air мы уже изменили наш подход к планированию европейских рейсов этим летом. Самолёт G550 способен совершать беспосадочные перелёты с западного побережья США практически в любую точку континентальной Европы. Возможно, мы больше так не будем делать. Вместо этого мы планируем делать остановки в Шенноне или Прествике, заправляться в Великобритании, где поставки более стабильны, достаточным количеством топлива, чтобы добраться до места назначения и обратно в Великобританию без необходимости покупать топливо в странах, где его наличие неопределенно. Это увеличивает время и сложность, но это правильное решение» - говорит он.

«Я также считаю, что этим летом в некоторых европейских городах у нас просто вообще не будет возможности купить топливо. В случае дефицита топлива аэропорты будут отдавать приоритет коммерческим авиакомпаниям, а оставшаяся часть топлива достанется авиации общего назначения. Нам всем необходимо планировать свои действия соответствующим образом».

Вот несколько советов, которые Джейсон Миддлтон даёт другим операторам:

Узнайте, откуда будет поступать топливо на каждом международном рейсе, прежде чем вылететь. Не предполагайте, что оно будет доступно в пункте назначения. Заложите в свой план запасные остановки, даже если самолёт в них технически не

нуждается. Прямо сейчас обсудите со своими клиентами неопределённость в отношении дополнительных сборов, чтобы избежать неожиданностей при выставлении счёта. И поддерживайте тесную связь со своими международными провайдерами наземного обслуживания, поскольку именно они располагают наиболее актуальной информацией о наличии топлива в конкретных аэропортах.

«Отрасль уже переживала скачки цен на топливо. Но подобной ситуации с поставками мы ещё не видели. Те операторы, которые планируют это сейчас, проведут лето гораздо лучше, чем те, кто будет ждать развития событий», заключает Миддлтон.

Источник: Aviation Week



Новая сенсорная система обещает решить проблему обледенения самолётов

Британский Университет Суррея планирует начать испытания системы миниатюрных датчиков, способных обнаруживать образование льда в режиме реального времени, что поможет сократить использование энергоёмких противообледенительных систем. Датчики параметров воздушного

потока измеряют давление воздуха, температуру и направление потока для расчёта параметров полёта, таких как скорость, высота и угол атаки.

Одной из главных проблем в авиации является образование льда на крыльях, что может нарушать

воздушный поток, снижать подъёмную силу и в крайних случаях приводить к потере управления. Существующие системы работают не эффективно, когда лед, вода или мусор блокируют или повреждают используемые в них датчики давления.

Датчик измерения параметров воздушного потока нового поколения сочетает в себе две технологии: микродатчики СТА (анемометрия постоянной температуры), разработанные компанией Surrey Sensors, которые измеряют скорость воздушного потока, и монитор характеристик воздушного потока (Airflow Performance Monitor – АРМ), созданный Канадским центром сертификации.

Датчик размером всего несколько миллиметров располагается практически вровень с поверхностью крыла, и, поскольку в нём нет отверстий, он не засоряется, в отличие от существующих систем. Это означает, что устройство может работать более надёжно в экстремальных условиях. Водонепроницаемые микродатчики СТА измеряют скорость потока, используя принципы теплопередачи, а АРМ обнаруживает лёд на поверхности самолёта.

Скорость воздушного потока измеряется вблизи поверхности крыльев с высокой частотой, что позволяет с высокой степенью достоверности определить наличие обледенения или загрязнения, вместо того чтобы делать выводы о воздействии на крыло на основе показаний датчиков, как это происходит в существующих системах.

Доктор Дэвид Берч, директор по исследованиям в компании Surrey Sensors и руководитель Центра



Микродатчик СТА является ключевым элементом нового зонда, который будет предоставлять пилотам более надёжные предупреждения об обледенении (Изображение: Surrey Sensors)

аэродинамики, аэрокосмической и автомобильной инженерии Университета Суррея, сказал: «Мы представляем нашу систему измерения давления микро-СТА, которая очень мала и точна. Это позволяет устройству соответствовать нормативным требованиям, поскольку отсутствует общий источник отказа».

«Эта технология даёт пилотам возможность получить гораздо более чёткое представление о том, что происходит с крыльями в режиме реального времени. Она не просто обнаруживает обледенение,

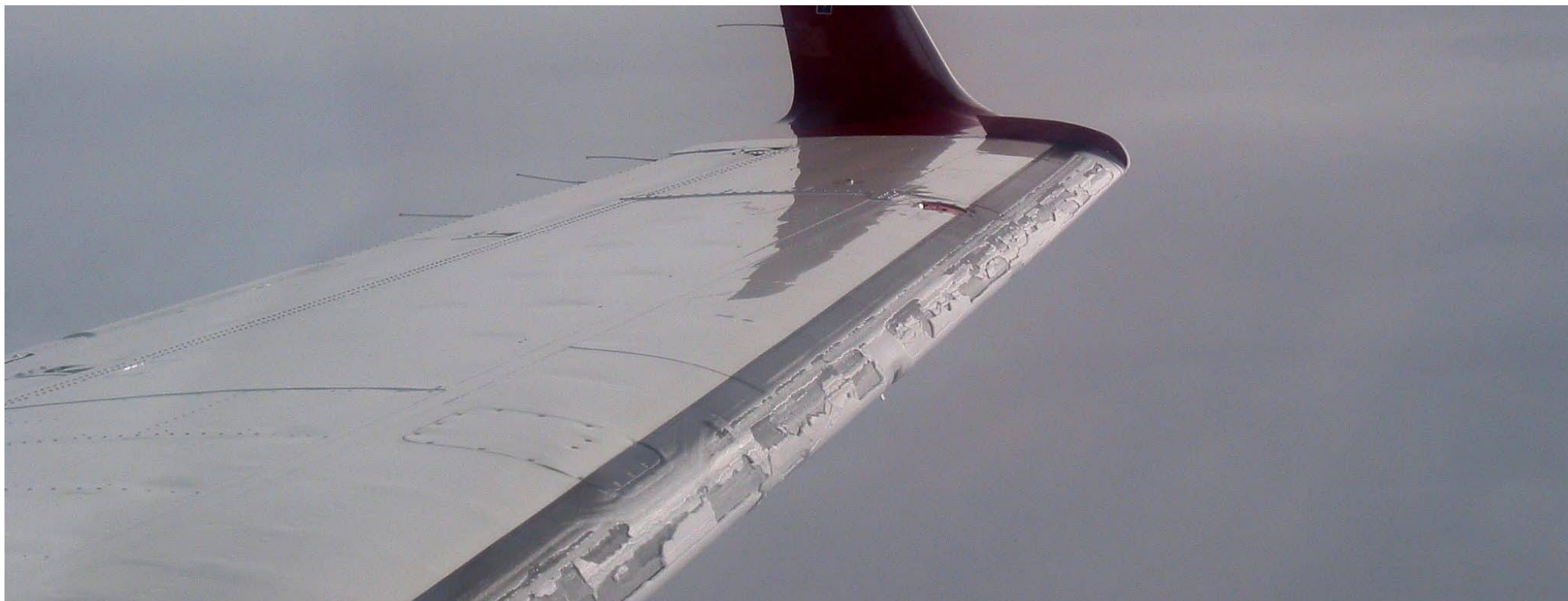
но и позволяет понять, как оно влияет на характеристики самолёта, что даёт возможность принимать более обоснованные и надёжные решения в полёте. Кроме того, поскольку микро-СТА намного меньше существующих датчиков давления, это открывает возможность их установки на лопасти несущего винта вертолётов для обнаружения любых неисправностей, которые могут повлиять на характеристики. До сих пор не было способа это узнать».

Кроме того, обладая более глубокими знаниями о состоянии крыла, пилоты могли бы сократить ис-

пользование энергоёмких противообледенительных систем, которые при использовании могут увеличивать расход топлива.

Берч добавил: «Следующий шаг – лётные испытания в Канаде, и они проходят прямо сейчас. Как только они закончатся, мы разработаем продукт и начнем устанавливать его на самолёты. Предполагается модернизация, поэтому он не обязательно будет устанавливаться только на новые самолёты».

Источник: Aerospace Testing International



Вертолёт недели

Оператор/владелец: *private*

Тип: *Bell 429 GlobalRanger*

Год выпуска: *2015 г.*

Место съёмки: *май 2026 года, Moscow - Heliport – UUZ, Russia*



Фото: Дмитрий Петроченко